VII kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 263)
z dnia 23 lipca 2014 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 263)

23 lipca 2014 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji, zapoznała się z:

– informacją Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie sprzedaży akcji PKP Cargo.

W posiedzeniu udział wzięli: **Zbigniew Klepacki** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Dyl** prezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Leszek Kowalski** doradca w Najwyższej Izbie Kontroli, **Jakub Karnowki** prezes PKP S.A. wraz ze współpracownikami, **Adam Purwin** prezes PKP Cargo S.A. wraz ze współpracownikami, **Tadeusz Gawin** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Pracowników Automatyki i Telekomunikacji PKP wraz ze współpracownikami, **Aleksander Motyka** przewodniczący Związku Zawodowego Dyżurnych Ruchu PKP wraz ze współpracownikami.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel, Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Rozpoczynamy posiedzenie sejmowej Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Porządek kolejnego posiedzenia przewiduje informację ministra infrastruktury i rozwoju w sprawie sprzedaży akcji PKP Cargo. Pragnę poinformować Wysoką Komisję, że posiedzenie zostało zwołane na podstawie art. 152 ust. 2 regulaminu Sejmu na wniosek grupy posłów.

W posiedzeniu uczestniczy podsekretarz stanu w resorcie infrastruktury i rozwoju, pan Zbigniew Klepacki. Witam serdecznie, panie ministrze. Witam również zespół współpracowników. Witam także całą grupę PKP S.A. z panem prezesem Jakubem Karnowskim na czele. Witam przedstawicieli strony społecznej. Witam prezesów central związkowych. Mam nadzieję, że wspólnie zmierzymy się z tematem dzisiejszego posiedzenia.

W imieniu wnioskodawców upoważniony do przedłożenia sprawy został pan poseł Kazimierz Smoliński. Panie pośle, oddaję panu głos.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nasz wniosek jest spowodowany faktem, że właściciel akcji spółki PKP Cargo, to jest PKP S.A., 16 czerwca dokonał sprzedaży w trybie przyspieszonego budowania księgi popytu 17% akcji, pozostawiając sobie z 50% akcji plus jedna akcja 33,01% akcji. Zaniepokojenie nasze spowodowane jest tym, że jest to kolejny przypadek sprzedaży przez szeroko rozumiany Skarb Państwa strategicznej, w naszym rozumieniu, dla gospodarki państwowej spółki. Obawiamy się, że scenariusz będzie podobny do tego, jaki miał miejsce w przypadku Azotów, gdzie, pomimo początkowych zapewnień Skarbu Państwa, że utrzyma kontrolę nad tą spółką, wiemy, że ta kontrola jest już w tej chwili tracona – wchodzą Rosjanie. Znając agresywną postawę tych inwestorów, może się to skończyć całkowitą utratą kontroli nad spółką, jaką są Azoty. W tej chwili nasze obawy budzi również to, że taka kontrola może być utracona przez Skarb Państwa, a bezpośrednio przez PKP S.A., nad PKP Cargo.

Chcielibyśmy uzyskać informacje, dlaczego ta sprzedaż nastąpiła w ten sposób? Jeżeli Skarb Państwa, czy PKP S.A., miał zamiar wyzbyć się trzech czwartych stanu posiadania, to niewątpliwie wszelkie analizy ekonomiczne mówią, że gdyby taka sprzedaż nastąpiłaby jednorazowo, to zysk z tego byłby dużo większy niż ze sprzedaży częściowej,

w dodatku z zapowiedzią tej sprzedaży. Ogłoszono ją w październiku 2013 r., w momencie wchodzenia na giełdę, *lock-up* tych akcji do 28 kwietnia. Widać było wyraźnie, że akcjonariusze czy inwestorzy czekali, że po tym terminie sprzedaż nastąpi. 28 kwietnia, gdy spojrzymy na stronę spółki, na której mamy w ramach relacji inwestorskich notowania bieżące i notowania historyczne, to zobaczymy, że tego dnia akcje spadły z 87,60 zł do 83,99 zł, czyli inwestorzy przewidywali, że już tego dnia może nastąpić sprzedaż pozostałego pakietu akcji. Następnie 16 czerwca następuje kolejny spadek akcji.

PKP S.A. zapowiadały wcześniej, że sprzedaż… Pan prezes PKP S.A. zapowiadał, że sprzedaż nastąpi po wnikliwej analizie finansowej. Pan dyrektor Jacek Leonkiewicz stwierdził, że sytuacja na rynkach finansowych pozwoliła podjąć decyzję o sprzedaży kolejnego pakietu akcji. Chcielibyśmy wiedzieć – dlaczego w ogóle doszło do tego, że sprzedano ten pakiet akcji?

Spowodowało to, że PKP S.A. nie ma już większościowego pakietu akcji, mimo że ma kontrolę, ale ta kontrola, zgodnie ze statutem ogranicza się tylko i wyłącznie do możliwości powołania połowy członków rady nadzorczej. To jest tylko kontrola nad zarządzaniem spółką. Natomiast część decyzji jest podejmowana przez walne zgromadzenie akcjonariuszy, a w nim Skarb Państwa nie ma już większości. Pewne decyzje mogą już być niemożliwe do przeprowadzenia na zgromadzeniu akcjonariuszy.

Ponadto chcielibyśmy się dowiedzieć, dlaczego, jeżeli 6 czerwca firma doradcza Wood and Company wydaje rekomendację dla kupujących i sprzedających, żeby trzymać akcje, czyli nie było zachęty, ani do sprzedaży, ani do kupna, jednak ta sprzedaż nastąpiła? Co prawda później następuje dalsze obniżenie wartości akcji, ale jest to, moim zdaniem, kolejne oczekiwanie akcjonariuszy, czy dotychczasowych albo też nowych inwestorów na to, co pan prezes zapowiedział w momencie sprzedaży akcji.

17 czerwca Rynek Kolejowy ogłasza, że PKP S.A. chce jeszcze w tym roku sprzedać na giełdzie połowę swoich udziałów w PKP Cargo, czyli z 50% zejść do 25%, bo zgodnie ze statutem 25% wystarcza, aby mieć kontrolę nad radą nadzorczą. Czyli możemy się spodziewać, akcjonariusze dotychczasowi i nowi inwestorzy spodziewają się, że w najbliższym czasie kolejne 8-9% akcji zostanie sprzedanych. Co prawda, dzisiaj pan prezes Karnowski w Pulsie Biznesu – nie, przepraszam, w Parkiecie – stwierdził, że nie zamierza sprzedawać dalszego pakietu akcji. Jest tytuł: „PKP nie planuje zbycia PKP Cargo" tak, jakby w ogóle tej sprzedaży nie było. Sprzedaż już została dokonana – pozostało tylko 33%. Prosimy o informację, dlaczego teraz nastąpiła zmiana taktyki, czy podejścia właściciela tych akcji do kwestii ewentualnej sprzedaży?

Kolejne pytanie. Dlaczego wypłaca się znaczne dywidendy bezpośrednio przed sprzedażą pakietu akcji, a wszystko to w sytuacji, w której, według naszej wiedzy, spółka potrzebuje inwestycji szczególnie w tabor, w ogóle inwestycji. Tych inwestycji, naszym zdaniem, się nie realizuje, natomiast wypłaca się znaczące dywidendy. Jest to robione pod inwestorów, żeby ich zachęcić do kupna akcji, natomiast brak jest inwestowania w spółkę, które wzmocniłoby jej pozycję. Pozwoliłoby to uzyskać w przyszłości lepszą pozycję na rynku. Pan prezes zapowiada, że PKP chce dokonywać kolejnych, jak to określił, akwizycji, natomiast sytuacja spółki na rynku jest o tyle gorsza, że brak inwestycji powoduje, że spółka przestaje być tak konkurencyjna w stosunku do prywatnych przewoźników, jak mogła by być, inwestując w tabor.

Poza tym chcielibyśmy uzyskać z ministerstwa i spółki, ewentualnie od zarządu samej spółki Cargo, informację, czy jest prowadzona wspólna polityka przez ministerstwo, przez spółkę matkę, czyli PKP S.A., i przez spółkę PKP Cargo, bo z informacji publicznych wynika, że PKP Cargo dowiaduje się od właściciela, że następuje zmiana akcjonariuszy?

Jakie są przewidziane scenariusze, żeby nie powtórzyło się to, co się stało w tej chwili z Azotami, że konkurencja wchodzi? Niewątpliwie konkurencja jest zainteresowana, zarówno Rosjanie jak i Niemcy. Czesi już wcześniej zgłaszali chęć kupienia naszej spółki. Drugiej w Polsce spółki. Jeżeli chodzi o wielkość rynku, to Polska zajmuje chyba piąte miejsce, ale spółka, jeżeli chodzi o przewozy, zajmuje drugie miejsce w Europie. Jest to ciekawy kąsek, więc dlaczego w ogóle traci się kontrolę w sytuacji, gdy żadna inna spółka tego typu w Europie, w państwach Europy Zachodniej w Unii Europejskiej,

nie dokonuje wejścia na giełdę i sprzedaży akcji na giełdzie? Te spółki cały czas są własnością Skarbu Państwa. Wiemy, że tego typu spółki są istotne dla Skarbu Państwa. Wiemy, że giełda jest wyznacznikiem tego, co się dzieje w gospodarce, ale wcześniej takie informacje dochodzą z rynku przewozów, na którym towary masowe są przewożone między producentem a odbiorcą. Transport daje pierwsze sygnały, czy następuje ożywienie na rynku, czy też pewne zahamowanie.

Takie przedsiębiorstwo państwo, jako hegemon, utrzymuje we własnym posiadaniu. Żadne inne państwo w Europie, nie licząc Brytyjczyków, ale wiemy, że to był nieudany eksperyment, nie wyzbywa się tej własności. Chcę uzyskać odpowiedź na pytanie – jakie są przyczyny tego, że tracimy kontrolę? Nie mówię, że kontrolę bezpośrednią. Obawiam się, że to będzie zaskarżone. W przypadku Azotów pewnie tak będzie, że będą zaskarżone te przepisy w Brukseli, czy mniejszościowy akcjonariusz może sobie zapewniać taką kontrolę. Może się to skończyć tym, że rzeczywiście całkowicie stracimy kontrolę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za przedstawienie uzasadnienia wniosku. Bardzo proszę pana ministra.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Zbigniew Klepacki:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, już mieliśmy dzisiaj jedno posiedzenie Komisji Skarbu Państwa poświęcone zagadnieniom prywatyzacyjnym w grupie PKP S.A. Musimy jeszcze i na tym posiedzeniu Komisji drugi raz te same sprawy tłumaczyć. Jesteśmy do tego przygotowani. Za moment pan prezes Karnowski pokaże prezentację. Na wstępie chciałbym się odnieść do dwóch rzeczy.

Pierwsza rzecz dotyczy pytania pana posła, czy jest jakaś wspólna polityka ministerstwa i PKP S.A. Minister infrastruktury i rozwoju działa jako walne zgromadzenie spółki PKP S.A., w związku z tym bez zgody ministerstwa taka sprzedaż nie byłaby możliwa. Rzecz była uzgodniona i mieści się jak najbardziej w polityce ministerstwa.

Duża część wywodu pana posła była poświęcona zmieniającym się kursom i oczekiwaniom inwestorów. Pan poseł nie dodał, że w dniu dzisiejszym kurs spółki PKP Cargo wynosi 71 zł, a więc znacznie poniżej ceny, która była zaoferowana i która była zaakceptowana w ostatnim procesie sprzedaży akcji. Gwoli uczciwości warto byłoby to dodać, skoro już tak zajmujemy się spekulacją giełdową.

Chciałbym również przedstawić uwagę natury ogólnej, że już od ponad dwudziestu lat żyjemy i działamy w systemie kapitalistycznym, w którym zdecydowana większość PKB jest wytwarzana przez sektor prywatny. Tak też jest we wszystkich krajach Europy Zachodniej czy w Stanach Zjednoczonych, w tych krajach, do których aspirujemy cywilizacyjnie i porównujemy się, dlatego nie wiem, skąd takie przekonanie, że jeżeli coś nie jest państwowe, to znaczy, że jest utracone. Ja się z takim myśleniem nie zgadzam. Bo nie jest ono poparte żadnymi dowodami. To wynika bardziej z przekonania ogólnego.

Wracając może, bo tematem jest przebieg procesu sprzedaży, przebieg procesu decyzyjnego i analiz, proszę w tym momencie pana prezesa Karnowskiego o przeprowadzenie prezentacji, a wówczas odpowiemy na państwa pytania.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes PKP S.A. Jarosław Karnowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, na slajdzie jest agenda krótkiej prezentacji, którą chciałbym przedstawić. Zacznę od procesu IPO, czyli początek prywatyzacji PKP Cargo. We wrześniu 2012 r., kilka miesięcy po tym, kiedy ukonstytuował się nowy zarząd, została przyjęta przez zarząd i zaakceptowana przez ministra strategia prywatyzacji PKP Cargo. Przypomnę, że wcześniej była próba sprzedaży PKP Cargo inwestorowi strategicznemu. Mieliśmy listę takich inwestorów. To były między innymi spółki będące własnością rządów, na przykład Czech, Niemiec – nie, przepraszam, Niemiec nie było, bo to nie byłoby możliwe ze względu na koncentrację – Włoch. Była również spółka rosyjska będąca własnością rządu rosyjskiego, która aspirowała do kupna PKP Cargo. Uznaliśmy, że taka prywatyzacja z różnych powodów nie byłaby

najbardziej szczęśliwa. Zmieniliśmy strategię, proponując sprzedaż w formie debiutu giełdowego. Oczywiście było to poprzedzone różnymi analizami. W lutym 2013 r. nastąpiło rozpoczęcie projektu z udziałem wybranego konsorcjum, przygotowywanie prospektu emisyjnego, statusu spółki.

Dodam jeszcze na tym etapie, odnosząc się już bezpośrednio do słów pana posła przedstawiającego wniosek, że Niemcy próbowali sprzedać DB Schenker, największego przewoźnika cargo w Europie, na giełdzie w 2008 r. i ta prywatyzacja się nie udała. Miałem satysfakcję, zwracając na to uwagę prezesowi DB, kiedy rozmawiałem z nim już po udanej prywatyzacji PKP Cargo. Prywatyzacja PKP Cargo poprzez debiut giełdowy była również sugerowana przez naszych partnerów społecznych w grupie PKP, dlatego, jak podejrzewam, udało się podpisać pakiet gwarancji pracowniczych. To był sukces porozumienia społecznego na poziomie spółki PKP Cargo.

W ramach tego pakietu strona społeczna zagwarantowała sobie między innymi dodatkowe 15% wpływów z akcji, które są przeznaczone na Fundusz Własności Pracowniczych. Jest to 170.000 tys. zł, które zostały przeznaczone na zakup akcji pracowniczych skierowanych bezpośrednio do pracowników PKP Cargo. Również w ramach tego pakietu strona społeczna uzyskała przedstawiciela w zarządzie. W tej chwili pięcioosobowy zarząd, który rozpoczął pracę pod koniec kwietnia bieżącego roku, został wyłoniony w otwartym procesie, w którym wspierali nas profesjonaliści z tej dziedziny. Był on również wynikiem podpisania umowy z EBOiR – Europejskim Bankiem Odbudowy i Rozwoju, przed IPO i podlegał rygorom, który EBOiR zatwierdzał, czyli najlepszym praktykom na rynku. W ramach tego pięcioosobowego zarządu jest przedstawiciel pracowników.

Wracając do harmonogramu, po podpisaniu paktu gwarancji, na początku października został zatwierdzony przez KNF prospekt emisyjny. W nim też jest zapisane wprost, że PKP Cargo będzie wypłacać pomiędzy 35% a 50% swojego zysku w postaci dywidendy. To jest obietnica wobec właścicieli, przyszłych właścicieli spółki i stąd między innymi, jakby odpowiadając od razu na pytanie pana posła, wypłata dywidendy przed kolejną sprzedażą akcji w czerwcu bieżącego roku.

Pierwsze notowanie na Giełdzie Papierów Wartościowych odbyło się 30 października. Cena emisyjna ustalona była na 68 zł za akcję, co stanowiło przychód dla PKP S.A. na poziomie 1.430.000 tys. zł. Z tego wynikała kapitalizacja spółki przekraczająca 3.000.000 tys. zł. Ten debiut został ogólnie uznany za sukces. Z różnych powodów uzyskaliśmy bardzo wartościowy akcjonariat, zarówno polski, który był w przeważającej większości – potem będę pokazywał te dane – jak również zagraniczny. Jest to stabilny akcjonariat finansowy, który gwarantuje spółce stabilność. Przypomnę również, że kilka tygodni później Skarb Państwa próbował sprzedać porównywalną spółkę. To były dwie duże prywatyzacje w ubiegłym roku na giełdzie. To była Energa. Ten debiut był już dużo gorszy. Nie był tak dobry dla inwestorów.

Od początku – zrobiłem to już 31 października 2013 r. na giełdzie w Warszawie – zapowiadaliśmy, że będziemy chcieli docelowo zejść z pakietem akcji poniżej 50%. Oczywiście, w pewnym momencie musiałem, mówiąc wprost, zamilknąć, dlatego że spółka PKP Cargo w momencie, kiedy weszła na rynek giełdowy, zaczęła podlegać nowym rygorom, nowym standardom. Pewnych informacji zarząd spółki i również członkowie rady nadzorczej, wszyscy ci, którzy mają takie informacje, które w języku fachowym nazywają się *material nonpublic informations*, czyli informacje, które mają charakter wpływający na cenę, a jednocześnie nie są podane do wiadomości publicznej, nie mogą przekazywać pod rygorem odpowiedzialności karnej. Już wtedy zapowiedzieliśmy sprzedaż. Oczywiście nie mogliśmy tego zrobić przez pierwsze pół roku, jak pan poseł słusznie zauważył. W tym czasie obowiązywał do końca kwietnia bieżącego roku tak zwany *lock-up*, czyli brak możliwości sprzedaży. To była część naszej obietnicy wobec inwestorów, że nie będzie dodatkowej podaży akcji w tym okresie. Widzieliśmy jednak, że będziemy chcieli zejść poniżej 50% po tym okresie. Dodam jeszcze, że IPO Cargo było również sukcesem pod względem rekordowego w historii Polski udziału pracowników. 99,8% pracowników PKP Cargo zapisało się na akcje. Zarobili w związku z tym. Tylko jednostki nie przyszły do domu maklerskiego, żeby nabyć akcje.

Po tym wprowadzeniu przechodzę do tego, co w fachowej nomenklaturze nazywa się ABB, czyli budowaniem księgi popytu. Może zacznę od harmonogramu transakcji ABB, żeby przypomnieć. Idąc od końca, rzeczywiście zamknięcie księgi popytu nastąpiło 17 czerwca.

Przyczyny sprzedaży. Przepraszam państwa, może jeszcze cofnę się do przyczyn. To też będzie odpowiedź na pytanie pana posła. Dlaczego zdecydowano się na budowę przyspieszonej księgi popytu, a nie na sprzedaż akcji normalnie na giełdzie, jak to robią inwestorzy? Tutaj jest taka tabelka. Gdybyśmy zdecydowali się sprzedać… Jeśli uwzględnimy średni obrót akcjami PKP Cargo na giełdzie i chcielibyśmy sprzedać je w ciągu jednego miesiąca… Przepraszam, gdybyśmy chcieli sprzedać pakiet siedemnastoprocentowy na giełdzie, potrzebowaliśmy minimum 80 dni, żeby to było możliwe. Patrząc na obrót akcjami na giełdzie w różnym horyzoncie, od 1 do 6 miesięcy potrzebowalibyśmy, aby zejść z tego pakietu, sprzedać pakiet stanowiący 17% akcji PKP Cargo. Zajęłoby to od 80 do 110 dni, żeby to było możliwe. Porównuje to do tego obrotu, który istniał. Krótko mówiąc, spowodowałoby to drastyczny spadek ceny akcji PKP Cargo z powodu wrzucania dodatkowego tak zwanego *free float* po kawałku.

Tak się nie robi. Przyjmuje się w takich sytuacjach technikę zwaną właśnie ABB, czyli *accelerated book building*. Tryb ten optymalizuje cenę i liczbę sprzedawanych akcji, a sprzedający poprzez proces alokacji akcji, czyli wyboru konkretnego nabywcy, zachowuje pewną kontrolę nad gronem zaangażowanych inwestorów. Ma to na celu ochronę przed tym, czego pan poseł się obawia, czyli wrogim przejęciem. W ubiegłym roku w Europie dokonano dokładnie 200 transakcji ABB, z czego w Polsce 8. Przypomnę również, że te 17% to było ponad 7600 tys. akcji.

Przechodzę do harmonogramu. Transakcja dokonała się 17 czerwca bieżącego roku. Tak, jak wspomniałem wcześniej, pierwszym *trigerem*, który umożliwiał transakcję, było wygaśnięcie *lock-up*, co nastąpiło 28 kwietnia. W tym momencie zaczęliśmy analizować, co zawsze się dzieje w przypadku podobnych transakcji, który moment byłby najbardziej korzystny z punktu widzenia ceny, jakie czynniki mogą wpływać na rynek i co się może zdarzyć. Przypomnę również, że maj był okresem sporej niepewności na rynkach finansowych w związku z tym, że było nasilenie wydarzeń na Ukrainie, wojna domowa na Ukrainie. To wpływało na spadek cen akcji głównie na rynkach wschodzących. Dodam jeszcze, że ta transakcja ze względu na ograniczenia dotyczące spółek giełdowych musiała się odbywać w sposób do pewnego stopnia niejawny. Oczywiście, uzyskaliśmy przedtem pełnomocnictwo ministra infrastruktury i rozwoju do dokonywania czynności, które były potrzebne, ale nie mogliśmy informować rynku, bo miałoby to wpływ na cenę. Stracilibyśmy na tym. Harmonogram był również na bieżąco konsultowany z ministrem skarbu państwa w tym celu, żeby nie wejść sobie w drogę, bo tak, jak wspomniałem, minister skarbu państwa przygotowywał inne spółki do podobnego procesu. Musieliśmy uwzględnić również, dokonując wyboru konkretnej daty, zoptymalizowanie ceny z punktu widzenia sprzedającego, to, że tego typu transakcji nie przeprowadza się w okresie wakacyjnym, ponieważ wtedy aktywność na rynkach finansowych jest ograniczona. Dodam jeszcze to, o czym wspomniał już pan minister Zbigniew Klepacki, że cena, którą uzyskaliśmy – 76,5 zł, jest o ponad 5,5 zł wyższa niż aktualna cena zamknięcia. Licząc to tylko w stosunku do tej ceny sprzedaży, oznacza, że zarobiliśmy – mówię w cudzysłowie – dla Skarbu Państwa 42.000 tys. zł więcej, niż gdybyśmy sprzedali po dzisiejszej cenie zamknięcia.

Tutaj mam część analizy, która odnosi się do tego, że w momencie, w którym podejmowaliśmy decyzję, rynki finansowe znajdowały się na historycznych szczytach. W szczególności dotyczy to rynków amerykańskich. Wydawało się, że ta cena jest ceną atrakcyjną. Nie będę wchodził w szczegóły. Były też elementy dotyczące krajowego rynku finansowego, wpływu reformy OFE na rynek giełdowy. Oznaczała ona, że będzie okres wzmożonej podaży na rynkach finansowych. Jak wiecie państwo, do końca lipca będzie wiadomo, ile osób zdecyduje się na pozostanie w OFE. Wszystko na to wskazuje, że to będzie około 1000 tys. osób. To może oznaczać, że te podmioty, w szczególności OFE, ale również TFI, będą w tym okresie realizowały dużą podaż. To może negatywnie

wpływać na rynek giełdowy, co zresztą już widać. Wspomniałem o tym, jaka jest dzisiaj cena akcji PKP Cargo i za ile udało się nam je sprzedać.

Ważnym elementem transakcji jest oczywiście wybór ceny, ponieważ budowa księgi popytu odbywa się po zakończonej sesji giełdowej. Musieliśmy odnosić cenę sprzedaży do ostatniej ceny zamknięcia. W dniu 16 czerwca, czyli w przeddzień sprzedaży, ta cena wynosiła 79,8 zł. Takie transakcje zawsze dokonują się z pewnym dyskontem. Nam udało się uzyskać dyskonto, które wyniosło 4,1%. To było jedno z niższych dyskont, porównując je do podobnych transakcji. Mam tutaj transakcje około 10 spółek. Dyskonto PKP Cargo jest jednym z najniższych.

Teraz chciałbym się odnieść do obaw zgłoszonych przez pana posła, a dotyczących obniżenia udziału PKP S.A. w PKP Cargo do poziomu 33,01%. Zadbaliśmy o to, żeby jeszcze przed IPO, nie przed ABB, tylko przed IPO, wprowadzone zostały takie zmiany do dokumentów wewnętrznych spółki, w szczególności do statutu, które utrwalą to tak, jak to się dzieje w podobnych spółkach, w których Skarb Państwa ma mniej więcej tyle samo udziałów – takie spółki to są PKO BP, Orlen – żeby nie było istotnej zmiany możliwości wywierania wpływu na spółkę przez PKP S.A.

Po tych zmianach uprawnienia PKP S.A. obejmują. Po pierwsze, jest to uprawnienie osobowe do wskazywania kandydatów na prezesa zarządu w przypadku, gdy udział PKP S.A. w spółce będzie wynosił pomiędzy 25% a 50%. Taka sytuacja ma miejsce obecnie. Po drugie, uprawnienie osobiste do powoływania i odwoływania członków rady nadzorczej w liczbie równej połowie składu rady nadzorczej w przypadku, gdy udział PKP S.A. będzie wynosił pomiędzy 25% a 50%. Po trzecie, uprawnienie osobiste do wyznaczania przewodniczącego rady nadzorczej w podobnym przypadku.

Pozycję PKP S.A. w spółce wzmacnia także postanowienie statutu, które dotyczy ograniczenia wykonywania przez innych niż PKP S.A. akcjonariuszy spółki prawa do głosu z akcji reprezentujących więcej niż 10% ogólnej liczby głosów w spółce. Oznacza to, że jeśli ktoś nabyłby więcej niż 10% akcji, to będzie miał prawo do wykonywania praw z akcji tylko na poziomie 10%. Nie dotyczy to oczywiście PKP S.A. Ponadto PKP S.A. do momentu, w którym nie zejdzie poniżej 33%, posiada uprawnienia do zwoływania nadzwyczajnego walnego zgromadzenia, które przysługuje akcjonariuszowi takiemu, jakim w tej chwili jest.

Ta sytuacja, która ma miejsce w PKP Cargo, nie różni się od sytuacji spółek – już wymieniłem kilka z nich – podobnych, które są notowane na giełdzie, w których Skarb Państwa ma poniżej 50%. Oprócz PZU są to: PKO B.B., Orlen, KGHM, Giełda Papierów Wartościowych, Tauron oraz Grupa Azoty.

Dlaczego to robimy? Wielokrotnie wspominałem, że robimy to, ponieważ parlament przyjął w dniu 8 września 2000 r. ustawę, która wyznacza, obok Kodeksu spółek handlowych, ramy naszego funkcjonowania, w szczególności w odniesieniu do ustawy o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Mam na myśli art. 20 ust. 3 i 4 oraz art. 20d ust. 1 i 2, które mówią w dużym skrócie, że PKP S.A. powinna sprzedawać spółki, których jest właścicielem, z wyłączeniem zarządcy narodowej infrastruktury, aby spłacać historyczny dług PKP.

Tak się stało, ponieważ w dużej mierze dzięki prywatyzacji PKP Cargo nasz dług zmniejszył się o około 73% w okresie ostatnich 3 lat. Jest to bezprecedensowe zejście z długu. W tej chwili nasz dług netto, a więc po uwzględnieniu gotówki, wynosi około 1.000.000 tys. zł, a jeszcze 3 lata temu wynosił blisko 4.000.000 tys. zł. Wspomniałem również, że beneficjentem sprzedaży akcji PKP Cargo był Fundusz Własności Pracowniczych, a więc blisko 200 tys. byłych i obecnych pracowników dawnego przedsiębiorstwa państwowego PKP, których konta również zgodnie z ustawą, którą wymieniłem, są zasilane przychodami ze sprzedaży akcji przedsiębiorstw, które podlegają prywatyzacji. W przypadku PKP Cargo jest to 87.000 tys. zł. Przypomnę, że do tego dochodzi 170.000 tys. zł wynegocjowane przez stronę społeczną w ramach porozumienia z września ubiegłego roku. Pracownicy PKP otrzymali 170.000 tys. zł plus 90.000 tys. zł, czyli 260.000 tys. zł w związku ze sprzedażą PKP Cargo.

Jest jeszcze taka mała tabelka, która pokazuje, że z tych 7000 tys. akcji – chodzi o transakcję ABB – w procesie alokacji ponad 85% trafiło do inwestorów krajowych,

a nieco poniżej 15% trafiło do inwestorów zagranicznych. W przypadku IPO te proporcje były jak 80 do 20 na korzyść inwestorów krajowych.

To z mojej strony tyle. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za przedłożoną informację. Bardzo proszę, pan poseł Arkadiusz Litwiński.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, panie prezesie, oczywiście nie ulega wątpliwości, że w dziedzinie, o której mówimy, nikt państwu nie odmówi kompetencji i doświadczenia, ale to wszystko nie zwalnia mnie z obowiązku zadania pewnych pytań. Mam nadzieję, że niczego nie przeoczyłem. Gdyby tak było, to proszę wybaczyć. Zacznę od takiej „pół żartem, pół serio" konkluzji. Pan minister był uprzejmy powiedzieć, że od 25 lat mamy w Polsce kapitalizm. Nie do końca bym się z tym zgodził. Tego kapitalizmu chyba jeszcze wciąż tak naprawdę nie mamy. Wprowadzanie kapitalizmu wtedy, kiedy nie ma jeszcze kapitału, niesie określone skutki. Oczywiście cały diabeł w tym, jak tych negatywnych skutków uniknąć, bo dzisiaj nie jest już żadną niezręcznością ani niepoprawnością polityczną stwierdzić, że to, co się stało z polskim sektorem bankowym, nie jest wymarzonym efektem, z którym dzisiaj się borykamy. To jest właśnie pokłosiem tego. Słusznie, że wprowadzono kapitalizm, ale – nie chcę być mądrzejszy od tych, którzy ten kapitalizm wprowadzali – nie zsynchronizowano tego z odpowiednią dbałością o to, żeby kapitał polski również był w tym czasie tworzony czy odbudowywany. Być może potrwałoby to dłużej. Oczywiście też nie zgodzę się z tymi, którzy twierdzą, właściwie twierdzą już coraz rzadziej, że kapitał nie ma narodowości.

Dlaczego o tym mówię? Bo bardzo często i minister skarbu państwa, i szereg polityków rządowych mówi, i słusznie, że trzeba wykorzystywać synergię przedsiębiorstw, które są zależne od Skarbu Państwa. Z tym się wiąże taki temat, jak sprawa transportu, która na przełomie lat 80. i 90. została w dużej części utracona, a elementem tej synergii być powinna. Stąd moje pytanie. Niektórzy tutaj wskazywali pewne obszary działalności gospodarczej, nad którymi państwo chce zachowywać kontrolę i zachowuje ją. Oczywiście jest pytanie, czy działalność PKP Cargo do takich obszarów należy. Jak do tej pory nie była za taką uznawana. Pytanie jest takie. Skoro pan prezes Karnowski powiedział, że uznano, że spółki które pierwotnie były zainteresowane nabyciem akcji, spółki spoza naszego kraju, które należą do rządów państw, w których są zarejestrowane, albo zależą, albo do nich należą w 100%, skoro to nie byłoby najlepszym – tak to pan prezes delikatnie określił – rozwiązaniem, to zakładam, że jest to rozwiązanie delikatnie mówiąc, niepożądane. Pytanie jest takie – jakie mechanizmy w spółce gwarantują to, że w sposób pośredni poprzez giełdę na wtórnym rynku, ci niepożądani inwestorzy, ryzykowni – nie powiem, że niepożądani – niosący za sobą pewne ryzyko, nie obejmą kontroli nad spółką PKP Cargo?

Przecież wiadomo, że chodzi przede wszystkim o rynek. Przecież aktywa to jest rynek i tabor, który jest dość ruchomy, ale z całym szacunkiem, nie reszta tych aktywów. Możemy sobie wyobrazić taką sytuację, że ktoś spoza Polski, inwestor branżowy, mógłby być zainteresowany nabyciem po to, żeby wykorzystać to, co jest mu potrzebne, i dalej prowadzić tę działalność, natomiast w ramach restrukturyzacji wszystko to, co możliwe, przenieść gdzie indziej. Tak, jak dzisiaj w różnych obszarach Polski pracownicy narzekają – słusznie, niesłusznie – że prywatyzacja jest realizowana w sposób krzywdzący dla tych obszarów – mówię: słusznie, niesłusznie – za chwilę może się okazać, że pan prezes PKP Cargo też będzie dotknięty taką restrukturyzacją w ramach racjonalizacji kosztów w wielkiej grupie, w wielkim europejskim koncernie na przykład. Przecież nie o to nam chodzi i nie dlatego, że chronimy przede wszystkim pracowników, ale też chronimy siedzibę i, co za tym idzie, wpływy podatkowe.

Stąd kolejne pytanie, które się przewijało. Były obawy po stronie wnioskodawców dotyczące skuteczności mechanizmu złotej akcji. Abstrahując od tych mechanizmów, dotyczących potencjalnego pierwokupu czy pierwszeństwa w nabyciu albo innych, które mogłyby przeciwdziałać takiemu finałowi, o którym mówiłem, pytanie było o złotą akcję. To jest instytucja prawa, która funkcjonuje dość długo w polskim prawie i jest pyta-

nie, czy znane są jakiekolwiek spory, nawet na forum Unii Europejskiej, spory natury prawnej, które by mogły poddawać w wątpliwość dalsze funkcjonowanie takiej instytucji w prawie polskim, jak złota akcja?

Ostatnia, nieco kontrowersyjna teza, ale na tej zasadzie należy te pytania zadawać, bo chcę być uspokojony. Nie jestem specjalistą od obrotu giełdowego, ale co by pan prezes albo ci, którzy czują się wywołani do odpowiedzi, odpowiedział tym, którzy powiedzieliby w ten sposób, postawiliby taką tezę, że może spadek wartości akcji, który obserwujemy w ostatnich miesiącach po sprzedaży akcji, spowodowany jest tym, że państwo ograniczyło swoje zaangażowanie w tej spółce. Krótko mówiąc, potencjalni inwestorzy mogą sobie myśleć, że będzie mniej zainteresowane, powiedziałbym, takim wzmacnianiem jej, a co za tym idzie, też nieformalnym wspieraniem – tak bym powiedział – w granicach prawa unijnego, ale jednak realnie angażując się. Oczywiście, to nie jest przemysł zbrojeniowy, ale gdybyśmy uznali, że to jest jakiś obszar, który mniej lub bardziej jest strategiczny z punktu widzenia państwa, to nie da się wykluczyć, że inwestorzy mogliby kalkulować, że to będzie spółka, która będzie w jakiś sposób wspierana przez państwo i przez to będzie miała dobrą kondycję w przyszłości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Za chwilę oddam głos panu przewodniczącemu Krzysztofowi Tchórzewskiemu, ale po tym pierwszym głosie tak, jak na poprzednim posiedzeniu Komisji, ograniczam czas wypowiedzi do 5 minut. Bardzo proszę, panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, ograniczenie czasu…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zaraz pan poseł zobaczy, że na te 5 minut też będzie narzekanie.

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ogranicza pan, bo pan minister jest bardzo zmęczony. Powiedział, że już po raz drugi siedzi na posiedzeniu Komisji. Dajmy mu więc wytchnąć, bo jest bardzo zmęczony. Bardzo nam przykro z tego powodu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle Wojtkiewicz, naprawdę w ten sposób tylko przedłużamy…

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

…lekceważenie. Jest zmęczony, to może dajmy lektykę i jakieś wachlarze panu ministrowi, żeby doszedł do siebie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Teraz już pan przekracza pewne granice, których nie powinniśmy…

Poseł Michał Wojtkiewicz (PiS):

Ale to jest denerwujące, bo siedzimy na piątym posiedzeniu Komisji, a pan minister w lekceważący sposób podchodzi do tego, że ma coś wytłumaczyć.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Zapewniam pana, panie pośle, a wiem o tym, że pan minister, bo uczestniczył w posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa, odbył nie mniej posiedzeń komisji niż my. W związku z tym to są nieuprawnione stwierdzenia. Proszę naprawdę, nie przedłużajmy. Bardzo proszę panie przewodniczący.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Postaram się zastosować do tego limitu, chociaż on nie ma żadnego uzasadnienia, panie przewodniczący, bo na posiedzeniu Komisji, na którym omawiamy tylko sprawy i nie głosujemy, poseł, któremu to nie odpowiada, może wyjść, ale przedstawiciel rządu już nie bardzo. W tej dziedzinie można powiedzieć tak, że jeżeli ktoś chce, to powinien mieć możliwość podyskutować. Ale ja nie w tym duchu. Uważam, że dzisiaj już wszyscy jesteśmy zmęczeni, bo od wczorajszego dnia… Wczoraj też mieliśmy pracę do późna. Straciłem trochę czasu na tego typu…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Chodzi o to, żebyśmy nie dywagowali, tylko żebyśmy po prostu formułowali wnioski, zadawali pytania i tak dalej, żebyśmy prowadzili to posiedzenie efektywnie.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Tak jest. Sprawy są bardzo poważne, dlatego chcę pewne rzeczy sprostować. Otóż w Europie, jeśli chodzi o produkcję i tworzenie PKB, to we Francji 54% tworzy sektor państwowy. Wszystkie główne gałęzie, 54% PKB – tak wynika z danych. Wszystkie duże gałęzie produkcji, a nawet prawie cały przemysł samochodowy jest państwowy. W każdym bądź razie, jeżeli to się zmieniło w ostatnim okresie czasu, to na pewno niewiele. W Niemczech jest podobnie. Na jakiej podstawie mogę to powiedzieć? Otóż duże firmy… Przecież ekspansja zagraniczna Francji. Wiemy co się stało, kiedy Telekomunikacja Polska została sprywatyzowana. Wiemy do czego doszło, jakie skutki to przyniosło. Sprawa jest taka. Będę tutaj prosił o odpowiedzi na tego typu pytania.

Od razu zaznaczam, że proszę, żeby w sprawach jawnych odpowiedzieć w trybie jawnym, a w sprawach niejawnych – w trybie niejawnym. Jest możliwość odczytania państwa odpowiedzi w kancelarii tajnej Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju. Po pierwsze, czy był analizowany z udziałem służb wywiadu i kontrwywiadu interes państwa polskiego, czy będzie zagrożony czy nie w sytuacji prywatyzacji tak strategicznego przedsiębiorstwa? Jak po prywatyzacji została zapisana realizacja zadań obronnych, które z punktu widzenia podziału sprzed niewielu lat, sprzed kilku lat, w dużej mierze ciążyły na przewoźniku towarowym? Jak to będzie wyglądało? Jakie dodatkowe koszty będzie pociągała za sobą realizacja tych zadań w związku z prywatyzacją, w związku z tym, że przechodzi to poza nadzór Skarbu Państwa? Dalej. Czy wywiad i kontrwywiad, i w jakim zakresie, zbierały informacje – szczególnie chodzi o wywiad gospodarczy – dotyczące ewentualnych dalszych zamiarów zagranicznych inwestorów kolejowych w Polsce? Czy to może mieć jakiś wpływ na rynek kolejowy w Polsce? Na to, co się dzieje w tym zakresie? Jakie informacje i w jakim zakresie. Oczywiście rozumiem, że odpowiedzi zostaną udzielone w trybie niejawnym. Każdy z nas, posłów, ma prawo dostępu do tych informacji po wypełnieniu odpowiednich dokumentów. To są pytania, na które chciałbym jako poseł uzyskać odpowiedzi dotyczące tych trzech głównych działów.

Z drugiej strony chciałbym podkreślić jedno. Istnieje pilna i bardzo mocna potrzeba tworzenia marek w Polsce. To jest taka kwestia, że jeżeli już dokonuje się prywatyzacji, to ona powinna tworzyć markę. Tworzenie marki można uzyskać. W tej dziedzinie mam dosyć duże doświadczenia. Będąc wojewodą jednego z 49 województw, stworzyłem dwie marki poprzez prywatyzację: Droset i Sokołów. W takiej małej skali, dzięki prywatyzacji poprzez giełdę, powiększenie kapitału i spowodowanie odpowiedniej ekspansji. W tej chwili są to marki międzynarodowe.

Patrząc na to, co się dzieje w tej chwili, sprzedaż powoduje negatywne skutki na rynku z punktu widzenia możliwości firmy, ponieważ jest ona ograniczona przepisami giełdowymi w zakresie informacji, w zakresie możliwości podejmowania działań, że tak powiem, w trybie nieujawniania swoich zamiarów. Po drugie, spółka ponosi znaczne koszty prywatyzacji. Chciałbym wiedzieć, jakie były koszty prywatyzacji PKP Cargo, bo to spółka ponosi koszty całego programu związanego z przygotowaniem do prywatyzacji, reklamą i tak dalej, i tak dalej? W każdym bądź razie, efekt prywatyzacji, która została zrealizowana poprzez sprzedaż udziałów, w tym momencie na pewno jest negatywny. W ciągu całego ubiegłego roku nastąpił pięcioprocentowy spadek udziału w rynku, są kłopoty z przepływem środków finansowych, rezygnacja ze znacznego pakietu inwestycyjnego. Tyle przynajmniej mogłem dowiedzieć się ze sprawozdań finansowych. Widać wyraźnie, że PKP Cargo nie odbudowuje, lecz traci rynek, nie ma środków na ekspansję w tym momencie, praktycznie nie ma żadnych rezerw, które może przeznaczyć na ekspansje. Tak można powiedzieć. Gdyby to było powiększenie kapitału spółki o 30% i sprzedaż na giełdzie, a spółka z tego tytułu uzyskałaby 1,0-1,5 mld zł, które mogłaby przeznaczyć na ekspansję, to rozumiem.

Druga rzecz jest taka, że moje pytania dotyczące tego badania wskazują na jedno. Pan minister mówi, że kondycja DB jest słaba i że to jest związane z nieudanym procesem

prywatyzacyjnym i tak dalej. Tam, według mojej wiedzy, z procesem prywatyzacyjnym było różnie, bo było przeciąganie liny, czy to ma być prywatyzacja czy nie. W każdym bądź razie wyszło na to, że jednak nie. Ale efekt jest taki, że DB Schenker realizuje dość znaczące wydatki i wchodzi na rynki zewnętrzne. W końcu te ponad 25% udziału w rynku przewozów towarowych w Polsce to jest… Jeśli kolejowym przewozom tak trudno uzyskują rentowność, to jak patrzymy na rentowność PKP Cargo w tej chwili, to widzimy, że trzeba dużego wysiłku, to jaki jest cel tej ekspansji i mocnego wchodzenia na polski rynek? Z takiego punktu widzenia dobrze byłoby, żebyśmy mieli odpowiedź ministra skarbu państwa, jaki wpływ mają te działania na rynek wewnętrzny. Jeżeli spółka nie ma środków, pozostaje prawie bez środków.

Sam wykaz szkoleń, który wczoraj pan prezes przedstawił, wskazuje na to, że gdzie jak gdzie, ale to właśnie w PKP Cargo znacząco spadły wydatki na szkolenia. To też świadczy o tym, że tych pieniędzy jest tam niewiele, jeżeli w tej firmie, która powinna teraz dbać o szkolenia, o odpowiedni poziom wykształcenia ludzi i tak dalej, wydatki na szkolenia spadają.

To są tego typu sprawy, które są bardzo istotne, jeśli popatrzymy na wpływ, a wpływ jest jeden. Można tylko się odnieść. Rok 2010 – sprywatyzowany STOEN, zakupiony przez spółkę RWE, jako RWE Warszawa. Kupiony oczywiście także – to jest druga dziedzina – dział ekspansji przez RWE, czyli głównego niemieckiego potentata energetycznego, w którym 62% udziałów ma państwo niemieckie w części pośrednio, w części bezpośrednio, ale jeżeli udziałowcami są banki kontrolowane przez rząd, to także jest to kontrola państwa. Można to tak rozkładać…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Tylko dokończę. W 2010 r. RWE podnosi cenę energii w Polsce o 14%, w Niemczech tylko o 5%. Jest protest po naszej stronie. Mówi się, że jest regulator, który może to albo tamto zapewnić. Regulator niczego nie zapewnił. Zostało to utrzymane, mimo tego że wzrost cen nie został zatwierdzony przez regulatora. Pozostały faktury i nikt nie wyrzucił RWE z polskiego rynku. Silny, jeszcze raz podkreślam, silny ma tak duże znaczenie, czasami nawet większe znaczenie niż państwo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze raz tylko przypomnę, że cały proces restrukturyzacji rozpoczął się w 2001 r., po uchwaleniu przez Sejm ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe. Czyniły to z różnym efektem poszczególne opcje polityczne i ekipy rządowe reprezentujące te opcje polityczne.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Panie przewodniczący, *ad vocem* do tej wypowiedzi.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Nie, to jest informacja. To wcale nie było do pana, panie przewodniczący. Powiedziałem tylko, że dodatkowo informuję. Dlatego, że mam takie prawo, panie pośle. Mam. Nie, dziękuję. Bardzo proszę pana posła. Nie, bo ja tego nie kierowałem do pana, panie przewodniczący. Pan poseł Szmit, proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Tylko tyle powiem, że nie mówiłem nic negatywnego ani tego, że nie należy prywatyzować. Wręcz odwrotnie, powiedziałem, że w prywatyzacji w Polsce mam swój duży udział, ale musi to być z korzyścią dla Skarbu Państwa.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie przewodniczący, ja niczego…

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Pan to powiedział w kontekście…

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Niczego takiego nie powiedziałem. Niczego takiego, nic pod pana adresem. Bardzo proszę, panie pośle. Oddaję głos panu posłowi Jerzemu Szmitowi. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo. Zacznę może od wyjaśnienia, w jakim ustroju gospodarczym żyjemy, jaki jest ustrój gospodarczy Rzeczpospolitej. Tu jest oczywiste źródło – art. 20 Konstytucji. Pozwolę sobie zacytować:

„Art. 20. Społeczna gospodarka rynkowa oparta na wolności działalności gospodarczej, własności prywatnej oraz solidarności, dialogu i współpracy partnerów społecznych stanowi podstawę ustroju gospodarczego Rzeczpospolitej Polskiej".

Myślę, że w ten sposób nie był definiowany kapitalizm jako taki. W Polsce nie ma kapitalizmu – jest społeczna gospodarka rynkowa. Wiem, że to wywołuje niezgodę w pewnych środowiskach, ale taka jest prawda – w Polsce jest społeczna gospodarka rynkowa i obowiązują jej reguły. Nasz zachodni sąsiad również definiuje swoją gospodarkę jako społeczną gospodarkę rynkową. To nie jest nasz wymysł. Republika Federalna Niemieć też definiuje ustrój gospodarczy jako społeczną gospodarkę rynkową. W państwach, które ostro przyznają się do kapitalizmu, również funkcjonują bardzo rozmaite systemy własności. Jest tam i sektor prywatny, i sektor publiczny, i sektor samorządowy, jak nazwalibyśmy go po polsku, ale też funkcjonuje spółdzielczość, dlatego że nie ma doktrynalnego ograniczenia i doktrynalnego zwalczania takiego czy innego systemu własności. To jest tak naprawdę zasada kapitalistyczna.

Natomiast, jeżeli chodzi o dzisiejszy temat. Do pana prezesa Karnowskiego. Pan wczoraj i dzisiaj dosyć jasno wytłumaczył nam, powołując się na ustawę, swoją rolę w spółce PKP i w ogóle w grupie PKP: „jestem tu po to, żeby sprzedawać tyle, ile się da". Widzę, że pan konsekwentnie swój cel realizuje, zasłaniając się ustawą. Kolejny sukces na tym polu pan osiągnął. Doprowadził pan do sprzedaży znacznej części akcji PKP Cargo. Dobrze, ale teraz jest pytanie – co dalej? Co dalej, panie prezesie? Bo rozumiem, że osiągnął pan swój cel, z jednej strony sprzedał pan znaczącą liczbę akcji, chce pan sprzedawać dalej, chce pan osiągnąć wskaźnik, jak widziałem w tej tabelce, na poziomie około 35% tak, jak to jest w podobnych spółkach. Pan się powoływał na to, że to jest pewien model, do którego chce pan dążyć. Dobrze, pan to osiągnie. Jeszcze rok, pół roku i zejdzie pan do tego poziomu akcji. Co dalej? Jak pan chce walczyć? Nawiązując do wypowiedzi pana przewodniczącego Tchórzewskiego – jak pan chce odzyskać rynek? Jak pan chce zapewnić, żeby ta spółka nadal była coś warta, żeby te akcje, które pan sprzedaje, nie były pustymi zapisami w komputerach? Jak pan definiuje swoje cele zarządcze w tym przypadku? Jak pan chce rozmawiać z załogą? Jakich pan widzi głównych konkurentów na tym rynku? Krótko mówiąc – jak pan chce tymi spółkami zarządzać, żeby one funkcjonowały, a nie były jedynie towarem do sprzedania? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, pan poseł Andrzej Czerwiński.

Poseł Andrzej Czerwiński (PO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wziąłem głęboki oddech, żeby powstrzymać się od wycieczek personalnych, bo są nieeleganckie. Chcę się skupić tylko na problemie, żeby tutaj nie oceniać występów poprzedników, bo mógłbym to nazwać wystąpieniem politycznym, gdyby nie to, że dołączył się do tego tonu, który tu pobrzmiewa, jeden z posłów innego ugrupowania niż opozycyjne.

Teraz do rzeczy. Gdybyśmy mieli ocenić jakość przedsiębiorstwa, to powinniśmy zapytać, jakimi kategoriami oceniamy, które jest dobre, a które złe. Jeśli chodzi o spółki, to tym kryterium jest wynik finansowy. Jeśli spółka PKP Cargo miała bardzo dobry wynik finansowy, to po co my w ogóle o tym dyskutujemy? Jeżeli jest dobrze, nie trzeba zmian. Wszystko jest w perspektywie ułożone i tak dalej, jeśli koszty są optymalne, jeśli konkurujemy na rynku polskim, jeśli wychodzimy z ofertą na rynki zagraniczne, to po co my to w ogóle tutaj rozpatrujemy? Zakładam, że wynik finansowy nie był taki dobry, jak byśmy wszyscy chcieli, więc trzeba było podjąć pewne decyzje. Rozumiem, że to Sejm, ale też minister, podjął pewne strategiczne kierunkowe działanie, w tym

prywatyzację PKP Cargo na określonych zasadach. Teraz możemy się zastanawiać, czy zarząd, odpowiedzialni ludzie za te decyzje, wykonali zadanie dobrze czy źle. Bo jeżeli słyszę od samego południa na posiedzeniu Komisji Infrastruktury, i jeszcze wczoraj i przedwczoraj słyszałem godzinami te same osoby, jak atakują wszystkie zarządy i wszystkich ministrów, że to, co się dzieje, jest złe, to mam wrażenie, że starają się być takimi dobrymi wujkami dla strony związkowej, łudząc panów, że coś się zmieni, że z tej drogi zejdziemy. Wiem o tym, że zmiany bez waszego udziału nie będą skuteczne. Bardzo szanuję stronę związkową, bo wiem, że ona jest na tyle rozsądna, że na dzisiaj powalczy o to, żeby korzystne warunki zapewnić sobie, ale będzie pierwsza za zmianami, ponieważ nie tylko wy, ale i wasze dzieci będą mogły w tej firmie pracować.

Jeżeli słyszymy o marce, to marki przecież się nie zbuduje przez 2-5 lat. Markę się buduje przez 15-20 lat. Jeśli mamy markę i ją się sprzedaje, to kto z nas sprzedałby słabą firmę? Po prostu, jeżeli ją sprzedaję, to znaczy, że cena jest niska. Jeśli ktoś z nas ma ofertę czy miał ofertę, że sprzedałby te akcje, te 17%, za lepszą cenę, to niech to powie, że miałem lepszą ofertę. Jeśli mówi, że gdyby profesjonalizm państwa był jaki taki, to byłoby lepiej, bo jeśli państwo chroni, to cena może być taka czy taka, to przecież… Ludzie kochani, tam, gdzie państwo się miesza do firmy, tam cena leci na łeb na szyję. Kiedyś byłem na spotkaniu u burmistrza, który powiedział: ja mam receptę na uzdrowienie bezrobocia w Polsce – trzeba znacjonalizować wszystkie prywatne firmy. Jego brat prowadzi prywatną firmę. Na pytanie, dlaczego nie upaństwowisz firmy brata, odpowiedział, że ta firma dobrze pracuje i jest jego.

Konkludując, chciałbym tylko tyle powiedzieć, że podziwiam spokój pana prezesa. Póki będziemy mogli pana wesprzeć, będzie pan miał wsparcie, bo jeśli wynik finansowy jest coraz to lepszy i stabilizuje się firma na rynku krajowym, a stabilizuje się, jeśli przez prywatyzację rozszerza się rynek, bo się rozszerza, bo właściciel, który kupuje pakiet udziałów, ma wnieść rynek, to on nie sprzeda tego, bo prawo go chroni. Chciałbym poprosić panów o chwilę cierpliwości i udział w tym procesie. Jeśli kręcicie głowami, bo wam się to nie podoba, to uznaję wasze prawo, ale hamulcowi są potrzebni po to, żeby ktoś nie popełniał błędów doraźnych. W perspektywie jednak budowania marki szkodzą firmie. Wy dobrze o tym wiecie. Dobrze o tym wiecie, bo jesteście rozsądnymi ludźmi, że walczycie o pewien doraźny klimat, że jest pewna grupa parlamentarna, która myśli, że będzie z wami. Zabrzmiał sygnał, że skończyło się 5 minut, więc zaraz skończę. To nie tędy droga, bo wasze rodziny i wasi pracownicy na pewno jako gremium nie zagłosują na opozycję. Każdy ma swój pogląd polityczny Jak ktoś chce zbudować kapitał na tym, to niech buduje, ale ja mogę otwarcie powiedzieć, co myślę, i wcale się nie kłaniam za nisko, bo wiem, że rozwiązania rozsądne są trudne i wymagają współdziałania również ze stroną związkową.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę pana posła Kazimierza Smolińskiego.

Poseł Kazimierz Smoliński (PiS):

Dziękuję. Panie przewodniczący, niestety pan poseł Czerwiński wprowadził element polityczny, którego do tej pory nie było. Naprawdę, wystąpienie szczególnie w końcowym swoim fragmencie było absolutnie nie na miejscu i, moim zdaniem, pan przewodniczący powinien interweniować, bo myśmy do tej pory w ogóle polityki w to nie mieszali. Jeżeli mamy wątpliwości, to jesteśmy chyba tymi hamulcowymi przed takim właśnie nieokreślonym czy zdecydowanym podejściem rynkowym do wszystkiego. To wynika z naszych obaw. Jeżeli spojrzymy na to, co się działo w przewozach ładunkowych, skoro tak jest dobrze, to dlaczego spółka zmniejszyła udział w przewozach ładunkowych z 50% do 48%, udział w pracy przeładunkowej z 60% do 58%? Jest kilka procent straty w ciągu roku. Ta spółka nie jest taka wspaniała, jak by się panu wydawało. Dlatego mamy obawy. To, że zyski wypłaca, to też będziemy chcieli się jeszcze temu przyjrzeć.

Mam pytania do pana prezesa, bo nie odpowiedział mi na pytanie, dlaczego w takim momencie dokonano sprzedaży. Powiedział pan, że za chwilę wartość akcji spadła. Tak, ale dlaczego nie wziął pan pod uwagę tego, że na przykład w maju, kiedy doradca mówił, żeby trzeba trzymać akcje – one były o kilka złotych więcej warte. Gdybyście wtedy sprze-

dali, to miałby pan kilkadziesiąt milionów więcej. Gdyby pan teraz sprzedał, miałby pan jeszcze mniej. A gdyby pan sprzedał za rok? Może w ogóle nie powinien pan sprzedać, skoro spółka zaczęła zdecydowanie tracić wartość na giełdzie. Proszę kupić, na pewno będziemy bili panu brawo, jeżeli będzie się pan starał odzyskać kontrolę nad tą spółką.

Proszę mi powiedzieć, w jaki sposób chce się pan zabezpieczyć przed tym, że konkurencja wejdzie do zarządu spółki? Konkurencja wejdzie do zarządzania spółką. Jak pan sobie wyobraża konkurowanie na rynku, kiedy przedstawiciele konkurencji będą w pana zarządzie. Będą w zarządzie i będą w radzie nadzorczej. Przed tym nie jest pan w stanie się zabezpieczyć. Pan ma tylko większość członków, przewodniczącego rady i prezesa, natomiast pozostali członkowie mogą być z konkurencji. Proszę mi powiedzieć, jak pan się przed tym chce zabezpieczyć i konkurować na rynku, kiedy konkurencja będzie wiedziała o panu wszystko, a pan o niej nie będzie wiedział nic?

Następna kwestia. W związku z tym, że mówi pan, że musi pan do końca roku spłacić jeszcze 1,0 mld zł, którą spółkę kolejną planuje pan wprowadzić na giełdzie i sprzedać ponadpięćdziesięcioprocentowy udział? Rozumiem, gdybyście zachowali 50% plus jedna akcja. Można powiedzieć, że spłacacie długi i nadal jest kontrola, ale zejście poniżej 50% w takiej sytuacji, jaka w tej chwili jest na rynku, jest, naszym zdaniem, po prostu niebezpieczne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Jedno zdanie, panie pośle. Otóż pan poseł Czerwiński był na tyle przyzwoity, że zauważył, iż politycznie zaczynamy rozmawiać i sam wskazał. W związku z tym wszystkie państwa głosy miały zabarwienie polityczne. Ja nie ingeruje, bo wiem, że po to zostało zwołane to posiedzenie Komisji, kolejny raz w trybie art. 152. W związku z tym nie będziemy tego ważyć, kto bardziej politycznie zabrał głos, kto mniej, to jest to dla mnie ewidentne i jasne.

Czy ktoś z państwa jeszcze chce zabrać głos? Pani poseł Elżbieta Pierzchała. Bardzo proszę, pani poseł. Nie zauważyłem, przepraszam.

Poseł Elżbieta Apolonia Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie prezesie, wśród potencjalnych inwestorów, którzy chcieli nabyć PKP Cargo, były również Chiny. Ich pan nie wymienił. Były, tylko pana tu jeszcze nie było. Także to był potencjalny kandydat do kupna PKP Cargo. Czynnik społeczny się sprzeciwiał i do tego nie doszło.

Sprzedaż miała również służyć dokapitalizowaniu spółki. Mam takie pytanie – w jaki sposób pan to uczynił? Czy sprzedaż akcji poszła w całości na spłatę długu grupy PKP czy cześć została jednak w firmie? Chciałabym zadać pytanie dotyczące taboru i lokomotyw. Jak wygląda sytuacja z bieżącymi naprawami, z taborem, bo z tego, co mi wiadomo, te sprawy w spółce zaczynają mocno kuleć. Spadają przewozy, macie coraz mniej podpisanych umów na przewozy. Chciałabym wiedzieć, w jaki sposób chcecie tę spółkę utrzymać w takich ryzach, żeby ona… Bo słyszę, że wypłacacie dywidendę. Więc chciałbym wiedzieć, jakim taborem dysponujecie, ile przewozów realizujecie, bo np. w zeszłym roku były problemy z przewozem węgla? Nie było taboru, nie było węglarek. Zgodnie z tym, co wiem, wagony nie mają przeglądu – stoją gdzieś tam pod płotami. Proszę mi odpowiedzieć.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie, udzielam panu głosu. Proszę o udzielenie odpowiedzi na zadane pytania i odniesienie się do poruszonych kwestii i stawianych tez. Proszę bardzo.

Prezes PKP S.A. Jarosław Karnowski:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, postaram się do wszystkiego odnieść po kolei. Jeszcze raz bardzo proszę państwa o zrozumienie, że obowiązuje mnie prawo. Stwierdzenie jednego z panów posłów, że zasłaniam się ustawą, uważam za nieporozumienie. Nie mogę się zasłaniać ustawą – ja po prostu przestrzegam ustawy. Jeżeli państwo chcecie, żeby była inna ustawa, to ją po prostu zmieńcie.

Pierwsze pytanie dotyczyło sektora bankowego Nie jestem pewny, czy mam się do tego odnieść, ale w mojej ocenie sektor bankowy w Polsce, w porównaniu z innymi krajami, które podlegały podobnym procesom, jest wręcz modelowy.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Panie pośle Wojtkiewicz, kolejny raz pana proszę, a teraz po prostu zwracam panu uwagę.

Prezes PKP S.A. Jarosław Karnowski:

Oczywiście z wyjątkiem sektora parabankowego, w szczególności SKOK. Mamy właśnie do czynienia z upadłością jednej z nich. To jest pierwsza upadłość tego typu instytucji od 1994 r. Dlaczego mówię, że modelowy? Dlatego, że jest on doskonale zdywersyfikowany, jeśli chodzi o pochodzenie kapitału, nie podlega presji politycznej. Gdybyśmy mieli sektor bankowy w większości publiczny, z pewnością podlegałby presji politycznej i mielibyśmy bardzo dużo złych długów w momencie, kiedy wybuchł kryzys w 2008 i 2009 r. To jest moja opinia.

Co gwarantuje, że ktoś nie przejmie PKP Cargo, żeby nie realizować tego, co sobie życzy właściciel? Przytoczyłem państwu i pokazałem na slajdzie wszystkie zabezpieczenia statutowe, które zostały wprowadzone do statutu PKP Cargo. To są bardzo solidne zabezpieczenia. Na rynku cargo funkcjonuje około 60 spółek. Mówię oczywiście o rynku polskim. Te zabezpieczenia wydają nam się tego rodzaju gwarantem.

W Polsce nie ma mechanizmu złotej akcji. Tego określenia używa się tylko do tego rodzaju zapisów statutowych. To jest powiedzenie kolokwialne. Taki mechanizm jest zabroniony przez prawo w Unii Europejskiej.

Chciałbym państwa prosić o zrozumienie, bo nie mogę się wdawać w spekulacje dotyczące ceny. Nie mogę ujawniać żadnych informacji, które mają wpływ na cenę, dlatego że takie jest w Polsce prawo.

Pan przewodniczący Tchórzewski pytał, czy był analizowany interes państwa polskiego, czy ABW i Agencja Wywiadu zajmowały się tą prywatyzacją? Z tego, co mi wiadomo, prywatyzacja zarówno na pierwszym etapie – IPO, jak również na etapie ABB, podlegała tak zwanemu parasolowi prywatyzacyjnemu i w tym sensie z pewnością byliśmy przedmiotem zainteresowania ABW. Z tego, co wiem, pojawiły się również jakieś wnioski – nie wiem czy do NIK czy do prokuratury – które dotyczyły IPO. Aby ułatwić pracę osobom, które byłyby zainteresowane szczegółami prywatyzacji, opublikowaliśmy tak zwaną białą księgę. To dotyczy oczywiście IPO, czyli pierwszego etapu prywatyzacji. Natomiast nie mam żadnych informacji na temat działań ABW i Agencji Wywiadu dotyczących tego, czy sprzedaż spółki jest dobra czy zła, jakie są interesy geopolityczne czy inne tego rodzaju. Jeżeli macie państwo pytania, to można je zadać tym instytucjom. Ja w żadnym trybie nie mogę tego przekazać, bo po prostu tych informacji nie mam.

Zadania obronne są realizowane przez PKP Cargo bez zmian. Spółka współpracuje z MON. Są określone pewne zasady tej współpracy.

Szczerze chciałbym pogratulować nieobecnemu już panu przewodniczącemu Tchórzewskiemu udanych prywatyzacji, w których partycypował. Sprzedaż spółki – to odpowiedź na kolejne pytanie – powoduje możliwość pozyskania kapitału dlatego, że spółka PKP Cargo, będąc na giełdzie, taki kapitał, gdyby na przykład chciała przejąć inne podmioty, może pozyskać w sposób, z którego nie może skorzystać spółka, która jest w 100% własnością Skarbu Państwa. Co więcej, chcę powiedzieć, że spółka, która jest notowana na giełdzie, jest traktowana przez potencjalnych partnerów, czyli ewentualnych sprzedających, również z zagranicy, dużo bardziej poważnie, że się tak wyrażę w cudzysłowie, niż gdyby była spółką w 100% zależną od Skarbu Państwa.

Koszt transakcji, tej ostatniej ABB, wyniósł 0,5% wpływów. Jest to jeden z najniższych wskaźników przy porównywalnych transakcjach, których przedmiotem były spółki Skarbu Państwa.

Szkolenia. Jeden z panów, pan przewodniczący – z tego, co pamiętam – sformułował zarzut, że nakłady na szkolenia w PKP Cargo spadły, a wczoraj w odniesieniu do pozostałych spółek spotkałem się z państwa zarzutem, że we wszystkich innych spółkach

wzrosły i że z pewnością ten wzrost był nieuzasadniony. Nie rozumiem, co jest dobre, a co złe, czy koszty na szkolenia mają rosnąć czy zmniejszać się.

PKP Cargo jest największą spółką przewozową na rynku towarowym w Polsce i jedną z największych w Europie. Wskaźniki nasycenia rynku są bardzo duże. Jeżeli macie państwo pytania dotyczące odzyskiwania rynku, proszę kierować je do zarządu PKP Cargo. Jest z nami pan prezes PKP Cargo. Zwracam się z uprzejmą prośbą, żeby te pytania nie dotyczyły informacji, których on nie może podać. Wszystkie inne informacje są publicznie dostępne.

Potrafimy – zarząd PKP S.A. i PKP Cargo – rozmawiać z załogą. Dowodem na to jest kilka porozumień, które w ostatnim czasie zostały zawarte. Na tym posiedzeniu Komisji wspomniałem już, że 2 września ubiegłego roku zawarliśmy porozumienie w sprawie prywatyzacji PKP Cargo. Prywatyzacja nie odbyłaby się bez zgody wszystkich partnerów społecznych, którzy funkcjonują w grupie kapitałowej PKP Cargo. Mamy też inne porozumienia, na przykład porozumienie w zakresie ulg przewozowych.

Dlaczego w takim momencie sprzedaliśmy PKP Cargo? Po prostu uznaliśmy, że ten moment jest dobry. Nie był to szczyt historyczny, natomiast wydaje mi się, że formułowanie takiego zarzutu byłoby nieporozumieniem. Powtórzę jeszcze, że wartość pakietu siedemnastoprocentowego, który sprzedaliśmy, dzisiaj byłby o 42.000 tys. zł lepszy. Dobrze wyczuliśmy moment. Tak samo zresztą było w przypadku prywatyzacji pierwotnej, czyli IPO.

Nie mam pojęcia w świetle informacji, które przytoczyłem, w jaki sposób konkurencja mogłaby się dostać do organów spółki w taki sposób, żeby nią kierować. Wspomniałem o tym, że PKP S.A. w praktyce decyduje o tym, kto jest prezesem spółki PKP Cargo, decyduje o tym, kto jest w radzie nadzorczej – dotyczy to połowy członków oraz tego, kto jest jej przewodniczącym.

Kolejne pytanie. Potrzeby pożyczkowe PKP S.A. są zabezpieczone do końca roku. To znaczy, że nie ma potrzeby realizowania następnych prywatyzacji. Tak jak wspomniałem wczoraj i dzisiaj, na specjalnym posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa poświęconym temu zagadnieniu, planujemy na najbliższe pół roku, może na trochę dłużej niż pół roku, sprzedaż PKP Energetyka, PKP Telekom oraz PKP Informatyka, ale wpływy z tych prywatyzacji nie są nam potrzebne, żeby zabezpieczyć wpływy pożyczkowe do końca roku, natomiast, gdyby prywatyzacja PKP nie odbyła się, musielibyśmy zaciągać nowy dług.

Pierwszy raz słyszę informację od pani poseł Pierzchały, że Chińczycy w jakikolwiek sposób interesowali się przejęciem PKP Cargo. Być może rzeczywiście odbywało się to dawno temu. Nie mam po prostu takich informacji, więc nie mogę się do tego odnieść. Nie było żadnej spółki chińskiej na liście podmiotów, które zastałem w PKP S.A., kiedy realizowana była prywatyzacja. Trochę udawana, ale jednak realizowana, celem PKP była wtedy sprzedaż akcji inwestorowi strategicznemu.

Spółka PKP Cargo jest ostatnią spółką z grupy PKP, która wymagałaby dokapitalizowania. Historycznie spółka miała bardzo wysokie poziomy gotówki. Jest to raczej spółka, która ma charakter dywidendowy, dlatego zresztą jest nabywana przez inwestorów i w taki sposób jest traktowana.

Pytania dotyczące taboru i przewozu węgla. Przypomnę, że w tej chwili trwa rekordowy w historii proces modernizacji na polskich torach. Niestety cargo – przez małe c, to znaczy rynek cargo, cierpi na tym bardzo, ponieważ w wielu miejscach, w szczególności na Śląsku, gdzie jest duża część biznesu cargo, pociągi poruszają się bardzo wolno, są wąskie gardła. Jest to związane z tym, że musimy nadrobić wielką lukę inwestycyjną na polskich torach i to się dzieje. Jak wiadomo też, mamy węgla w namiarze, więc rzeczywiście rynek cargo przez małe c maleje.

Jeżeli coś pominąłem, to bardzo proszę o przypomnienie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za udzielenie odpowiedzi na sformułowane pytania. Wysoka Komisjo, dziękuję państwu za udział.

Wobec wyczerpania porządku zamykam posiedzenie Komisji.